



MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORU MIEJSKIEGO

MAJ 2025

TRAMWAJE WRÓCIŁY NA WIADUKT

CHCESZ ZACHOWAĆ ZNIŻKI?



Sprawdź ważność Karty warszawiaka na stronie sprawdzkarte.wtp.waw.pl lub w każdym biletomacie i przedłuż e-hologram.

E-hologram możesz przedłużyć:

- w biletomacie
- w POP-ie
- w e-POP-ie



Warszawski Transport Publiczny

AKTUALNOŚCI

4 Pierwszy tramwaj na trasie na Stegny
5 Oznakowanie dotykowe na kolejnych stacjach metra
6 10 mln pasażerów w tramwajach do Wilanowa
7 Z biletem PKP Intercity w Warszawskim Transporcie Publicznym
9 Jubileuszowy 10. sezon w Dzielnicy Wisła
10 Krakowski przegubowiec na stołecznych torach
11 Nietypowo na przystankach
12 Warszawa i Europa – udany związek
14 Osobowość Warszawskiego Transportu Publicznego Przyjazna Pasażerom - VII edycja
15 Nadzór Ruchu pod okiem Komisji IGKM
16 Metropolia i transport podczas Kongresu Inteligentnych Miast
18 P+R Połczyńska przykładem innowacyjnych rozwiązań transportowych

FOTOREPORTAŻ

19 IV Mistrzostwa Kierowców WTP

WTP W PRAKTYCE

21 Przystanek prawdę Ci powie

TEMAT NUMERU

23 Tramwaje wróciły na wiadukt w Alei Jana Pawła II

TWARZE WTP

25 Ireneusz Pietrzak, dyrektor do spraw taboru w Metrze Warszawskim

HISTORIA

28 Zajezdnia jak reduta

Drodzy Czytelnicy

Kierowcy Warszawskiego Transportu Publicznego to prawdziwi mistrzowie kierownicy. Można było się o tym przekonać na mistrzostwach kierowców WTP na torze Jastrząb koło Radomia. Ponieważ impreza była zamknięta dla publiczności, w tym numerze mamy fotoreportaż z zawodów. Pokazujemy kilka ujęć z najbardziej efektownych konkurencji – widok kilkunastometrowego autobusu sunącego w poślizgu potrafi zmrozić krew żyłach. Na szczęście za kierownicą siedzi kierowca jednego z naszych operatorów i sprawnie naprowadza pojazd na właściwy tor jazdy. Jest też na fotografii ekipa kierowców-zawodników.

Tramwaje Warszawskie postawiły przed sobą na ten rok ambitne zadanie – wyremontowanie niemal 10 km torów, a prace będą prowadzone aż w 34 miejscach! W numerze, „dla odmiany", piszemy natomiast o zakończonym remoncie – na wiadukcie nad torami kolejowymi w Alei Jana Pawła II. To bardzo ważny odcinek sieci tramwajowej bo bezpośrednio łączący Śródmieście z Żoliborzem i Bielanami; tramwaje kursują tu co minutę. I teraz już mogą to robić szybciej i sprawniej bo po remoncie nie ma już ograniczeń prędkości. Tramwajowy sezon remontowy trwa nadal – aktualne informacje o zmianach w Warszawskim Transporcie Publicznym można znaleźć na stronie internetowej WTP.

Tramwajarze budują także na Ochocie, na skrzyżowaniu ulicy Bitwy Warszawskiej 1920 r. i Grójeckiej. W części historycznej przypominamy tę okolicę. W wrześniu 1939 roku tu była linia obrony stolicy przed Niemcami. Druga wojna światowa przyniosła zagładę zajezdni tramwajowej, która była nieopodal – nie została odbudowana i dziś nie ma po niej śladu. Przebieg dawnych torów wyznacza zieleń parku między ulicą Grójecką a Szczęśliwicką.

Życzymy przyjemnej lektury



ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE
ul. Grochowska 316/320, 03-839 Warszawa

Redaktor prowadzący: Tomasz Kunert

Zespół redakcyjny: Łukasz Majchrzyk, Katarzyna Kosmal, Leszek Peczyński

Opracowanie graficzne, skład Małgorzata Szajkowska

Prenumerata: wtp.waw.pl (zakładka iZTM) www.wtp.waw.pl/iztm

Znajdziesz nas na:

 www.wtp.waw.pl

 www.facebook.com/wtp.warszawa

 www.twitter.com/wtp_warszawa

 www.instagram.com/wtp_warszawa

Napisz do nas: newsletter@ztm.waw.pl

Pierwszy tramwaj na trasie na Stegny

Tory tramwajowe na ulicy św. Bonifacego już gotowe! Dwunastego maja w ramach ćwiczeń testował je pierwszy wagon. Kiedy tylko zakończą się prace przy budowie sieci trakcyjnej, trasa na Stegny zostanie otwarta. Stanie się to już latem – wówczas na torach pojawi się nowa linia 19, która połączy Dolny Mokotów z Dworcem Centralnym.

W poniedziałek, 12 maja, na budowie trasy tramwajowej na Stegnach odbyły się kompleksowe ćwiczenia operacyjne Tramwajów Warszawskich. W wydarzeniu wzięły udział wszystkie najważniejsze zespoły odpowiedzialne za utrzymanie i bezpieczeństwo infrastruktury tramwajowej w stolicy: pogotowia sieciowe, pogotowia torowe, specjalistyczne pogotowie Unimog oraz pogotowia dźwigowe, a także instruktorzy nadzoru ruchu, którzy pełnili funkcję koordynatorów całej operacji.

Co ćwiczyli tramwajarze?

Celem ćwiczeń jest nie tylko sprawdzenie gotowości technicznej poszczególnych jednostek, ale przede wszystkim praktyczne przećwiczenie współpracy między służbami – w warunkach możliwie najbardziej zbliżonych do realnych sytuacji awaryjnych. Zespoły wspólnie reagowały na symulowane incydenty, wymagające szybkiego usunięcia awarii, przywrócenia przejezdności torowiska oraz bezpiecznego prowadzenia ruchu tramwajowego. Ćwiczono m.in. ciągnięcie czy podnoszenie wagonu. Ćwiczenia służą także polepszaniu komunikacji pomiędzy poszczególnymi zespołami, usprawnianiu działania w sytuacjach kryzysowych oraz zwiększenie tempa reakcji na zdarzenia mające wpływ na ciągłość ruchu tramwajowego.

Linia nr 19

Wjazd tramwaju na ulicy św. Bonifacego – na razie bez zasilania z sieci trakcyjnej – jest ważny także z innych względów. To przedostatni krok do otwarcia nowego odcinka sieci tramwajowej w stolicy. Układ torowy na trasie na Stegny jest w dużej mierze gotowy, a w czerwcu podłączona ma zostać sieć trakcyjna.

Odnoga na Stegny (to część trasy do Miasteczka Wilanów) zostanie uruchomiona latem. Wówczas na tory wyjadą tramwaje linii 19, która połączy pętlę na św. Bonifacego – i tym samym Dolny Mokotów – z Dworcem Centralnym i Aleją Jana Pawła II.

Projekt „Budowa trasy tramwajowej do Wilanowa wraz z zakupem taboru oraz infrastrukturą towarzyszącą – Faza II" został dofinansowany przez Unię Europejską w ramach programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko 2021-2027 i stanowi operację o znaczeniu strategicznym. Koszt całkowity projektu to 2 058 985 636,54 zł, z czego dofinansowanie wynosi 900 mln zł.



Fot. Tramwaje Warszawskie

Oznakowanie dotykowe na kolejnych stacjach metra

Na najstarszych stacjach warszawskiego metra trwa modernizacja, która zwiększy bezpieczeństwo poruszania się wszystkich użytkowników podziemnej kolei – szczególnie osób z niepełnosprawnościami. W najbliższym czasie na pięciu stacjach linii M1 wymienione zostaną ścieżki prowadzące, pola uwagi i pasy ostrzegawcze, które ułatwiają korzystanie z metra osobom niewidomym i niedowidzącym.

Systematycznie wymieniane jest w metrze oznakowanie dotykowe, które ułatwia poruszanie się po antresolach i przejściach podziemnych osobom niewidomym i niedowidzącym. Obecne ścieżki dotykowe ze stali nierdzewnej, od kilku lat użytkowane w warszawskim metrze, stopniowo zastępowane są lepszym rozwiązaniem – trwalszym, bezpieczniejszym i wygodniejszym dla pasażerów granitem.



Będzie bezpiecznie i wygodnie

W zeszłym roku prace były prowadzone na antresolach i w przejściach podziemnych stacji Służew, Pole Mokotowskie, Politechnika, Ratusz Arsenał, czyli budowanych jeszcze na przełomie lat 80. i 90 ubiegłego wieku oraz na Placu Wilsona.

Teraz nowe oznakowanie pojawi się na antresolach i w przejściach pięciu stacji: Kabaty, Wilanowska (wraz z dojściem do tramwajów), Centrum, Świętokrzyska (dla linii M1), Dworzec Gdański i Ratusz Arsenał (antresola stacji z lokalami usługowymi). Prace obejmą wymianę ścieżek dotykowych (ścieżek prowadzących), pól uwagi (zmiana kierunku przebiegu ścieżek dotykowych), pasów ostrzegawczych (przed schodami).

Nowe oznakowanie będzie wykonane z prefabrykowanych płyt granitowych ryflowanych (z zachowaniem kontrastu barwnego nowego oznakowania, zgodnie ze „Standardami dostępności architektonicznej dla m.st. Warszawy").

Łącznie na pięciu stacjach położonych zostanie 1460 m ścieżek prowadzących, 130 m pasów ostrzegawczych oraz 122 m pól uwagi. Umowa z wykonawcą opiewa na kwotę ok. 1,7 mln zł, a prace potrwają do połowy listopada tego roku.

Windy na linii M1

Pierwszy odcinek warszawskiego metra był budowany w latach 1985-1995, gdy nie było określonych wymagań dotyczących dostępności dla osób z niepełnosprawnościami czy ograniczonej mobilności. Dlatego np. windy pomagające dostać się na stacje zostały zbudowane w ograniczonej liczbie. Nie było również oznaczeń dla osób niewidomych i niedowidzących, ani ścieżek dotykowych, pól uwagi i pasów ostrzegawczych ułatwiających poruszanie się i orientację w przestrzeni.

Dlatego Zarząd Transportu Miejskiego systematycznie modernizuje stacje linii M1. Dotychczas wybudowane zostały dodatkowe windy na: Imielinie (dwie), Stokłosach (dwie), Ursynowie (dwie), Racławickiej (jedna), Służewie (jedna) i Polu Mokotowskim (trzy). Zamontowane zostało także oznakowanie dotykowe oraz tyflograficzne plany stacji (tworzone w formie dotykowej dla osób niewidomych i słabowidzących).

Nowe stacje, na drugiej linii metra, budowane są już według współczesnych standardów – z większą liczbą wind, z oznakowaniem w postaci gotowych płyt kamiennych lub innych specjalistycznych materiałów.



10 mln pasażerów w tramwajach do Wilanowa



Fot. Tramwaje Warszawskie

Aż 10 mln pasażerów podróżowało w ciągu zaledwie sześciu miesięcy nowymi liniami tramwajowymi 14 i 16. Tramwaje łączące Miasteczko Wilanów ze Śródmieściem, Bielanami i Ochotą kursują od 29 października 2024 roku.

Właśnie przekroczona została liczba 10 mln osób, które podróżowały nowymi liniami tramwajowymi do Wilanowa. Trasa okazała się „strzałem w dziesiątkę" – mieszkańcy południowej Warszawy korzystają z połączeń tramwajowych nie tylko w trakcie dalszych podróży, ale także lokalnie.

Rekordy na nowej trasie

Pierwszego dnia kursowania tramwajów w Alei Rzeczypospolitej, Jana III Sobieskiego i Belwederskiej czyli 29 października zeszłego roku wsiadło do nich ok. 75 tys. pasażerów. W miarę upływu czasu ta liczba przestawała robić wrażenie – są dni, gdy liczba podróżnych przekracza tę z inauguracji i dochodzi do ok. 82 tys. Dla porównania, do tramwajów linii 17, najdłuższej w Warszawie (23,4 km; 49 przystanków), codziennie wsiada 100-110 tys. osób.

Od momentu otwarcia trasy do końca kwietnia z linii 14 i 16 na ich całych trasach skorzystało ok. 10,5 mln pasażerów (przy czym linia 14 była zawieszona przez kilka dni w okresie świątecznym i drugi raz z powodu etapu prac przy budowie tramwaju na ulicy Rakowieckiej). Około 40 proc. pasażerów podróżowało na „wilanowskim" odcinku nowej trasy (przystanki Miasteczko Wilanów – Goworka). Na liniach 14 i 16 najpopularniejsze są właśnie nowe przystanki. Wśród 10 z największą liczbą wsiadających pasażerów, aż 7 to te na „wilanowskim" odcinku. Najwięcej osób wsiada i wysiada na dwóch przystankach w ścisłym centrum Warszawy, czyli przy rondzie R. Dmowskiego i stacji metra Świętokrzyska. Na trzecim miejscu jest przystanek Dolna, a dalej św. Bonifacego, Miasteczko Wilanów, Nałęczowska, Plac Unii Lubelskiej, Jana III Sobieskiego, Oś Królewska, Spacerowa.

Popołudniowy szczyt

Większą popularnością wśród pasażerów cieszy się linia 16 – zabiera ok. 80 proc. podróżnych spośród wszystkich korzystających z obydwu nowych linii. Do końca kwietnia skorzystało z niej niemal 8 mln osób (w tym na nowym odcinku prawie 3 mln), a z „czternastki" ponad 2 mln (w tym na nowym odcinku ponad 1 mln).

Największa liczba pasażerów jest przewożona w popołudniowym szczycie, między godz. 16:00 a 17:00 – to niemal 10 proc. wszystkich podróżnych (w szczycie porannym jest to ok. 7 proc.). Co ciekawe, wykorzystanie odcinka „wilanowskiego", od rana do ok. godz. 13:00-14:00 jest większe, niż pozostałej części trasy. Również frekwencja w obu szczytach jest tu zbliżona. Może to świadczyć o tym, że ta trasa jest także dobrym połączeniem lokalnym (np. do znajomych czy szkoły), a nie tylko w dalszych podróżach do innych dzielnic.

Z biletem PKP Intercity w Warszawskim Transporcie Publicznym

Podróżujący pociągami PKP Intercity z lub do Warszawy mogą poruszać się po stolicy metrem, tramwajami, autobusami i pociągami SKM dokupując bilet miejski za jedyne 2 zł. Dzięki temu rozwiązaniu przy jednej płatności pasażer otrzymuje bilet łączony na podróż pociągiem oraz dojazd do lub z dworca.

PKP Intercity jest pierwszym przewoźnikiem kolejowym w Polsce, który umożliwia w swojej aplikacji dokupienie biletu pozwalającego podróżować transportem publicznym w Warszawie. Usługa będzie dostępna w aplikacji PKP Intercity.

– Nasz narodowy przewoźnik kolejowy PKP Intercity bardzo dynamicznie się rozwija. Oprócz nowych połączeń, zmodernizowanych połączeń czy bardziej punktualnego rozkładu oferuje kolejne usługi ułatwiające podróżowanie – takie, jak tani bilet na komunikację miejską w Warszawie dostępny wraz z biletem na pociąg Intercity. To jest pierwszy krok do tzw. wspólnego biletu na podróże krajowe i transport publiczny w polskich miastach. Warszawski Bilet w Intercity to pierwsza taka oferta w kraju – mówił podczas dzisiejszej konferencji prasowej Dariusz Klimczak, minister Infrastruktury.

– Warszawa stawia na transport publiczny, rozwija metro, buduje nowe linie tramwajowe – również do Dworca Zachodniego – i inwestuje w komunikację autobusową. Warszawski Transport Publiczny służy nie tylko warszawiankom i warszawiakom, ale również tym wszystkim, którzy chcą odwiedzić naszą stolicę – miasto nowoczesne, rozwijające się. Warszawski Bilet w Intercity traktujemy jako początek dalszej, dobrej współpracy. Zapraszam wszystkich podróżnych do Warszawy i korzystania z nowej, wygodnej usługi – mówił Tomasz Mencina, zastępca prezydenta m.st. Warszawy.

– Dla nas najważniejszy jest komfort pasażera. Projekt udał się dzięki ogromnej pracy naszego zespołu oraz wsparciu i współpracy Ministerstwa Infrastruktury i miasta stołecznego Warszawa – zaznaczał Alan Berou, prezes Zarządu PKP S.A.

Jak kupić Bilet Warszawski IC?

Podczas zakupu w aplikacji PKP Intercity biletu kolejowego do Warszawy albo z Warszawy wystarczy zaznaczyć opcję przejazdu pojazdami Warszawskiego Transportu Publicznego (WTP). Bilet, na podstawie którego można jeździć po



Fot. UM Warszawa

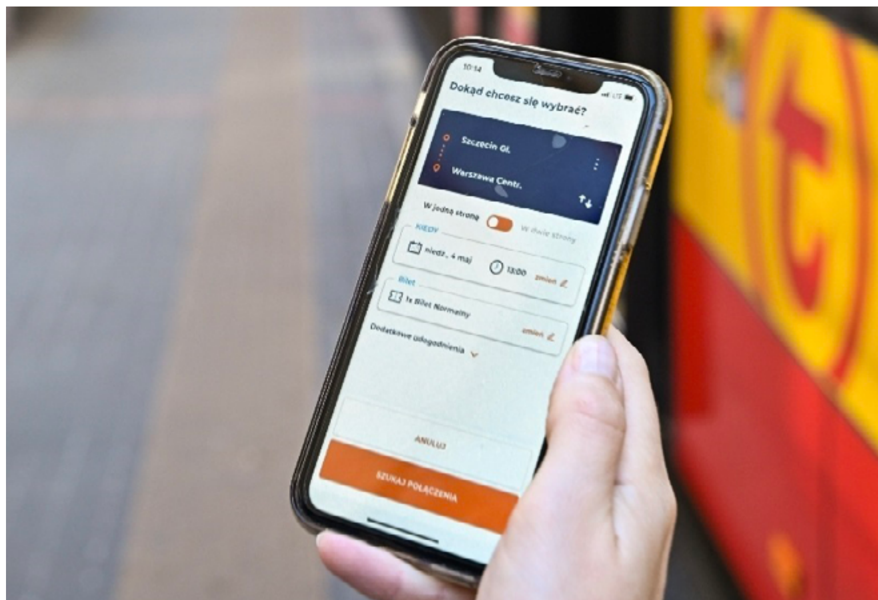
Warszawie metrem, tramwajem autobusem albo pociągami SKM kosztuje 2 zł więcej i jest dostępny tylko wraz z biletem na pociąg. Z takiej oferty na przejazd wszystkimi pojazdami WTP należy skorzystać w ciągu 12 godzin przed odjazdem pociągu z Warszawy albo po przyjeździe pociągu do Warszawy. Usługa działa w pierwszej strefie biletowej ZTM.

– Już dziś zarówno warszawiacy, jak i osoby odwiedzające stolicę, wykonują blisko miliard podróży rocznie naszą nowoczesną i wygodną komunikacją miejską. Jestem przekonana, że nowa oferta wspólnego biletu – w dodatku po obniżonej cenie – spowoduje jeszcze większe zainteresowanie podróżami transportem publicznym – powiedziała Katarzyna Strzegowska, dyrektorka Zarządu Transportu Miejskiego m.st. Warszawy.

Jak aktywować Bilet Warszawski IC w pojazdach WTP?

Po wejściu do tramwaju, autobusu albo pociągu SKM wystarczy zeskanować w aplikacji PKP Intercity kod QR z naklejek umieszczonych w pojeździe. W przypadku jazdy metrem kod QR należy zeskanować przed bramkami na stacji. Bilet jest ważny przez 75 minut, a jego ważność wskazuje pasek postępu umieszczony pod kodem QR. W przypadku kontroli biletowej w pojazdach WTP wystarczy okazać kod QR w aplikacji PKP Intercity.

Więcej o bilecie w serwisie YouTube PKP Intercity.



Fot. UM Warszawa

Jubileuszowy 10. sezon w Dzielnicy Wisła

W 2025 roku Dzielnica Wisła – jeden z najbardziej rozpoznawalnych projektów miejskich w Warszawie – obchodzi swoje 10-lecie. Tegoroczny sezon letni zapowiada się wyjątkowo: gra terenowa, spektakle, rejsy, warsztaty, regaty i festiwale zapełnią nadwiślańską przestrzeń przez całe lato.

– Warszawskie Linie Turystyczne to już tradycja. To usługa, bez której Dzielnica Wisła nie wyobraża sobie funkcjonowania – już od majówki, przez cały okres wakacyjny i również we wrześniu (...) W ofercie WLT jest również rejs statkiem do Serocka – fantastyczna całodzienna wyprawa dla wszystkich chętnych, w tym całych rodzin. Promy są bezpłatne, można na nich przewozić również rowery i zwierzęta. Oferta warszawskich linii turystycznych to nie tylko woda. Na ulicachWarszawy są zabytkowe autobusy, a na tory tramwajowe wyjeżdżają nasze piękne, wiekowe tramwaje – mówi Katarzyna Strzegowska, dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego.

W ramach jubileuszowego lata powróciły sprawdzone wydarzenia, które od lat budują społeczność nad Wisłą. Warszawski Plażowy znowu rozłoży swoje leżaki i zaprosi mieszkańców na Festiwal Plaż – comiesięczne spotkania na różnych miejskich plażach z programem warsztatowym, koncertowym i rekreacyjnym. Żegluga Dzielnicy Wisła wystartowała już 3 maja rejsem z ekipą z Pawilonu Edukacyjnego Kamień. W kolejnych tygodniach odbędą się m.in. Regaty Dzielnicy Wisła (6 czerwca), a także największe wioślarskie wydarzenie na Wiśle– Warsaw Head (drugi weekend czerwca).

Edukacyjna część programu skupiona jest wokół Pawilonu Kamień, który od lat promuje wiedzę o Wiśle, ekologii i faunie obszaru Natura 2000. W planie są ornitologiczne spacery, EKOporanki, warsztaty dla dzieci i dorosłych oraz edukacyjne rejsy poświęcone ptakom, nietoperzom, historii Warszawy czy fotografii przyrodniczej. Wszystkie wydarzenia są otwarte i bezpłatne dla mieszkańców.

Nowe nad Wisłą

W tym roku Dzielnica Wisła zyskała także nowe przestrzenie.

Na co dzień mieszkańcy mogą korzystać z rozbudowanej infrastruktury bulwarowej, ponad 30 nadwiślańskich lokali gastronomicznych i niezliczonych aktywności organizowanych przez lokalne NGO – od sportów wodnych, przez spacery edukacyjne, po koncerty i warsztaty.

Zieleń i czystość w Dzielnicy Wisła

Zarząd Zieleni m.st. Warszawy na co dzień pielęgnuje zieleń na obu brzegach Wisły oraz dba, aby bulwary miały jak najwięcej zielonych skwerów, które dają cień i ukojenie w gorące dni.

Poza pielęgnacją zieleni ZZW zajmuje się również sprzątaniem bulwarów i naturalnego prawego brzegu. Miejsce odwiedzane przez dziesiątki tysięcy osób z definicji jest miejscem z ogromna ilością odpadów. Za to zadanie odpowiada Służba Brzegowa, która codziennie wywozi znad Wisły tony śmieci oraz przesiewa piasek na plażach w celu usunięcia drobnych odpadów.



Fot. UM Warszawa

Krakowski przegubowiec na stołecznych torach



Świetna wiadomość dla wszystkich sympatyków komunikacji miejskiej. Warszawa po raz trzeci wzięła udział w wymianie tramwajowej. Dzięki temu niebieski przegubowiec z Krakowa spędzi wakacje w stolicy, zaś czerwony wagon w grodzie Kraka.

Niebieski przegubowiec w Warszawie

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie udostępniło Tramwajom Warszawskim swój niebieski przegubowy wagon typu 102Na. Chociaż wyglądem przypomina warszawski model 13N, jest to inny pojazd. Dłuższa przegubowa konstrukcja o długości 19.3 m została oparta na trzech wózkach – dwóch silnikowych i środkowym bez napędu. Może pomieścić 185 pasażerów, w tym 32 na miejscach siedzących. To oczywiście nie jedyne różnice, bowiem motorniczy steruje nim nie za pomocą pedałów, a za pomocą korby po jego lewej stronie.

Historycznie wagony 102Na są następcą modelu 102N, popularnie zwanego „kanciakiem" (Warszawa posiada taki wagon w barwach poznańskich). Ten wyróżniał się przede wszystkim wyglądem przodu i tyłu. Proste linie i duże przednie szyby to dzieło projektantów z Instytutu Wzornictwa Przemysłowego. Jak się później okazało, nachylenie przedniej szyby pod kątem ujemnym, w nocy powodowało odbijanie światła z wnętrza, utrudniając motorniczym prowadzenie. Liczne głosy krytyki pod adresem kabiny spowodowały, że w 1970 roku rozpoczęto dostawy zmienionych wagonów oznaczonych jako 102Na. Te trwały do 1973 roku, jednak z biegiem lat dokonano wymiany z innymi miastami na młodsze tramwaje generacji 105N. Ostatecznie, w końcu 1988 roku MPK posiadało 114 przegubowców z Konstalu.

Od samego początku eksploatacji, Kraków wykorzystywał możliwość łączenia przegubowców w składy. Powodem było olbrzymie zapotrzebowanie podróżnych, zwłaszcza na trasie między Dworcem Głównym i Nową Hutą. Cały czas były intensywnie eksploatowane, o czym mogą świadczyć przebiegi przekraczające 2 mln kilometrów!

Ten konkretny egzemplarz służył mieszkańcom grodu Kraka nieprzerwanie od kwietnia 1970 roku do 15 grudnia 2001 roku, kiedy to zakończono eksploatację tej serii wagonów. Wtedy też trafił do kolekcji zabytkowych tramwajów MPK S.A., a dodatkowo w 2017 roku przeszedł remont. Obecnie jest to najstarszy zachowany wagon typu 102Na.

W tegoroczne wakacje będzie częstym gościem na trasie linii 36 wchodzącej w skład Warszawskich Linii Turystycznych.

Nietypowo na przystankach

Pralka, dywan, kanapa, fotel. To nie asortyment sklepu z wyposażeniem wnętrz, ale rzeczy, które Pogotowie Porządkowe Zarządu Oczyszczania Miasta zabierało z przystanków. Zdarzały się jednak jeszcze bardziej nietypowe znaleziska.

Z Warszawskiego Transportu Publicznego codziennie korzystają miliony pasażerów. Aby ich oczekiwanie na autobus lub tramwaj odbywało się w komfortowych warunkach, Zarząd Oczyszczania Miasta (ZOM) dba o czystość przystanków. Na regularny serwis porządkowy składa się zamiatanie chodników i opróżnianie koszy, a gdy pozwala na to pogoda, również kompleksowe mycie wiat, ławek i tablic rozkładowych. ZOM reaguje także na przypadki nagłych zaśmieceń i wysyła na miejsce grupę interwencyjnego sprzątania lub Pogotowie Porządkowe.

– Standardowe, codzienne prace, które prowadzimy na przystankach, odbywają się według ustalonych harmonogramów. Jednak dla kompleksowego zapewnienia czystości równie ważne jest elastyczne reagowanie na nieprzewidziane sytuacje. To kwestia nie tylko estetyki przestrzeni publicznej, ale przede wszystkim bezpieczeństwa podróżujących Warszawskim Transportem Publicznym. – mówi Robert Szymański, dyrektor Zarządu Oczyszczania Miasta. – Warto zaznaczyć, że działania Pogotowia Porządkowego ZOM mają realny wpływ na sprawne przywracanie ruchu po niebezpiecznych zdarzeniach na drogach, czyli także minimalizują ich niekorzystany wpływ na punktualność komunikacji miejskiej.

Sprzątanie na wezwanie

Grupy interwencyjnego sprzątania reagują m.in. w przypadku zabrudzonych chodników czy ławek na przystankach, rozbitych szyb w wiatach, a także przy nielegalnych ogłoszeniach i pseudograffiti. Natomiast działające całodobowo Pogotowie Porządkowe ZOM zajmuje się sprzątaniem takich niebezpiecznych i nagłych zanieczyszczeń z jezdni i torowisk, jak pozostałości po wypadkach, płyny, które wyciekły z pojazdów, zgubione ładunki czy zaśmiecenia o większych gabarytach.

Nie takie zwykłe śmieci

Zdarza się jednak, że służby oczyszczania wzywane są do dość nietypowych zgłoszeń. Z pozostawionych na przystankach przedmiotów dałoby się umeblować niejedno mieszkanie – były wśród nich fotele i kanapy, drzwi oraz sprzęty AGD takie jak pralka, terma czy zamrażarka. Nie zabrakło też dodatków do wnętrz – Pogotowie Porządkowe ZOM zabierało rozłożone na przystankach dywany i wykładziny, a także kilka kołder.



Fot. ZOM Warszawa

Osobną kategorię znalezisk można określić jako alternatywne sposoby parkowania, chociaż to po prostu wandalizm. Kontrolerzy ZOM niejednokrotnie zgłaszali komercyjne hulajnogi i miejskie rowery zauważone na dachach wiat czy ustawione na przystankowych koszach na śmieci.

Jednak najbardziej nietypowym zaśmieceniem, które na długo zapadło

w pamięć, była pozostawiona na przystanku… trumna.

Czysta Warszawa – wspólna sprawa

Nad czystością w mieście codziennie czuwają kontrolerzy Zarządu Oczyszczania Miasta, także w patrolach ze Strażą Miejską. Ich zgłoszenia oraz informacje od innych miejskich służb trafiają do działającego całodobowo Centrum Dowodzenia ZOM, skąd sygnał do akcji dostaje Pogotowie Porządkowe. Jeśli mieszkańcy zauważą miejsce, które wymaga posprzątania, mogą zgłosić jego lokalizację do Miejskiego Centrum Kontaktu Warszawa 19115, a stamtąd zostanie przekazane do odpowiedniego zarządcy odpowiedzialnego za sprzątanie terenu.

Warszawa i Europa – udany związek

Stolica Polski ma nowoczesną i dobrze zorganizowaną komunikację. Jej rozwój był możliwy w dużej mierze dzięki wsparciu pochodzącemu z Unii Europejskiej.

Sprawna komunikacja miejska jest podstawą nowoczesnych, dobrze funkcjonujących miast. Odległości, gęstość zaludnienia, tempo życia – to wszystko sprawia, że mieszkańcy potrzebują szybkiego, sprawnego i wygodnego transportu. Dobrze działające autobusy, metro, pociągi czy tramwaje przydają się, kiedy trzeba zawieźć dzieci do szkoły, wybrać się na zakupy, do pracy, do lekarza, albo dojechać z przyjaciółmi na wieczorną imprezę.

Tak właśnie jest dziś w Warszawie, choć w przeszłości nie zawsze tak było. Jeszcze na początku lat 2000., przed przystąpieniem Polski do Unii Europejskiej metro miało ledwie fragment jednej linii, a tabor był nie tylko wysokopodłogowy, ale przede wszystkim w znacznej części przestarzały, niewygodny, zawodny i mało ekologiczny.

Dziś, kiedy mija już 21 lat obecności Polski w Unii Europejskiej widać olbrzymie zmiany w stołecznej komunikacji. Stało się to w znacznej części dzięki funduszom europejskim.



Fot. UM Warszawa

Metro, tabor, trasy, zajezdnie

Dzięki unijnemu wsparciu, po 2004 roku udało się dokończyć budowę pierwszej linii metra oraz wybudować całą drugą. Europejskie środki pozwoliły także na zakup 72 nowych pociągów, które zasiliły obie linie i zdecydowanie poprawiły komfort podróżowania.

Zyskały także Tramwaje Warszawskie. Dzięki unijnemu dofinansowaniu zakupiono 434 nowe, niskopodłogowe wagony. Dzięki temu, udało się wycofać z użytkowania ostatnie pojazdy wyprodukowane w latach 60. i 70. Te nowoczesne tramwaje doskonale sprawdzają się na nowych trasach, które także dzięki ogromnemu wsparciu z UE powstają w całej stolicy. Już kilka lat temu nowe tory wybudowane zostały na Tarchominie i Nowodworach. W ubiegłym roku tramwaje dojechały do Wilanowa i zaczęły kursować po odnogach tej trasy, m.in. na ulicy J.Gagarina. Powstają też trasy na ulicy Rakowieckiej i św. Bonifacego. Jednak już dziś wiemy, że realizacja tej inwestycji była potrzebna, bo po kilku miesiącach od uruchomienia liczba przewiezionych pasażerów przekroczyła 10 mln.

Budowa tramwaju do Miasteczka Wilanów, to ogromne przedsięwzięcie, którego łączny koszt wyniesie ponad 2 mld złotych. Dzięki unijnemu wsparciu na poziomie około 900 mln złotych dużo łatwiej było spiąć budżet tej inwestycji. Wsparcie europejskie umożliwiło też budowę torowiska na ulicy Wolskiej i M. Kasprzaka.

Unijne wsparcie pomogło również wybudować zajezdnię Annopol. Na jej terenie stoi łącznie 14 budynków. Obiekt wykorzystuje proekologiczne rozwiązania. Zajezdnia na Annopolu, jako pierwsza w Polsce, zasilana jest w dużym stopniu z przyjaznych środowisku, odnawialnych źródeł energii. Są tutaj pompy ciepła i ogniwa słoneczne. W specjalnych zbiornikach gromadzona jest deszczówka, wykorzystywana do celów gospodarczych – spłukiwania toalet, mycia pojazdów oraz podlewania zieleni. Woda opadowa z dachów budynków trafi do podziemnych zbiorników. Całkowity koszt budowy zajezdni wyniósł 655,1 mln zł brutto.

Eko-autobusy i szybka kolej

Unijne wsparcie przełożyło się także na wygodne, bardziej komfortowe i – co ważne, ekologiczne podróżowanie autobusami. W 2020 roku na stołeczne ulice wyjechało 130 przegubowych autobusów elektrycznych, których zakup został dofinansowany ze środków UE.

Dzięki dotacjom zakupiono także 160 niskoemisyjnych autobusów zasilanych gazem CNG i LNG, co stanowi blisko połowę wszystkich tego typu pojazdów we flocie Miejskich Zakładów



Autobusowych. To jednak nie wszystko. Nie zatrzymujemy się i dalej modernizujemy tabor. W 2024 roku Zarząd Transportu Miejskiego kupił kolejnych 12 niskoemisyjnych autobusów (wartość dofinansowania wyniosła ponad 17 mln zł). Rozwinęła się także Szybka Kolej Miejska, dzięki unijnemu wsparciu nabyła 44 z 47 eksploatowanych obecnie pociągów. Pozwoliło to zbudować nową sieć połączeń kolejowych na terenie Warszawy i sąsiednich gmin, a także wycofać 8 najstarszych pojazdów. Zmodernizowano również bocznicę kolejową Warszawa Wola.

Powstają parkingi

Europejskie dotacje pozwoliły również na utworzenie parkingów P+R, które są dużym ułatwieniem dla podróżnych. Można na nich zostawić samochód czy rower i kontynuować podróż komunikacją publiczną. Obecnie, do dyspozycji podróżnych jest 17 takich obiektów – 4776 miejsc postojowych dla samochodów i niemal 1000 dla rowerów. Już niedługo te dane będą nieaktualne, bo coraz bliżej jest do dwóch nowych obiektów – w Rembertowie na 141 miejsc parkingowych dla samochodów i 40 dla rowerów i na Bródnie, w pobliżu stacji metra, gdzie będzie mogło zaparkować około 475 aut i 116 rowerów.

Warszawski wniosek został oceniony bardzo wysoko i decyzją zarządu województwa mazowieckiego otrzyma dofinansowanie 39,6 mln zł w ramach Funduszy Europejskich dla Mazowsza 2021-2027.

Przygotowana została także modernizacja parkingu przy ulicy Połczyńskiej. Jak ma wyglądać eko-parking? Jeszcze więcej zieleni, zbiorniki retencyjne, dodatkowe punkty ładowania pojazdów elektrycznych, zadaszenia z panelami fotowoltaicznymi. Po przebudowie obiekt zyska dodatkową funkcję – stanie się zielonym miejscem rekreacji dostępnym dla wszystkich mieszkańców. Warszawa podpisała umowę z Narodowym Funduszem Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej na dofinansowanie adaptacji do zmian klimatycznych terenu, na którym działa dziś parking. Środki unijne pokryją ponad połowę kosztów eko-modernizacji.

Dzisiaj warszawska komunikacja to marka stolicy, bardzo wysoko oceniana także przez pasażerów. Doceniają nas także europejscy partnerzy. W 2024 roku, w konkursie European Cities and Regions of the Future (Europejskie miasta i regiony przyszłości) Warszawa znalazła się na 4. miejscu w zestawieniu wśród 330 miast europejskich. Co jakiś czas przyjeżdżają też do nas delegacje z innych europejskich miast, żeby podpatrzeć i podpytać o nasze rozwiązania. Dzielimy się wiedzą chętnie, bo wiemy, że mamy się czym chwalić.



Osobowość Warszawskiego Transportu Publicznego Przyjazna Pasażerom – VIII edycja



Osobowość Warszawskiego Transportu Publicznego przyjazna pasażerom to cykliczny konkurs organizowany przez Zarząd Transportu Miejskiego od 2018 r. Konkurs ten skierowany jest do pracowników, którzy swoją życzliwością i zaangażowaniem w pracę promują Warszawski Transport Publiczny. Kandydatów do konkursu zgłosić mogą operatorzy świadczący usługi przewozowe w Warszawie.

Warszawski transport publiczny to przede wszystkim ludzie, pracujący w stołecznych spółkach komunikacyjnych. Dlatego nagradzamy tych, których codziennie spotykają nasi pasażerowie i to ich twarze kojarzą się im ze stołeczną komunikacją. Zależy nam na tym, żeby te twarze były uśmiechnięte i przyjazne, dlatego promujemy właśnie takie postawy.

Konkurs przeznaczony jest dla etatowych pracowników firm, które w ramach umów z Zarządem Transportu Miejskiego świadczą usługi przewozowe w Warszawie i aglomeracji. Pracodawcy mogą zgłosić osoby, które dla pasażerów mają uśmiech, dobre słowo i pomocną dłoń, a dla koleżanek i kolegów mogą stanowić wzór do naśladowania. Jednym słowem osoby, które swoją wzorową postawą budują pozytywny wizerunek WTP (dla takich zgłoszeń przeznaczona jest kategoria „Wybitny Pracownik WTP"). Jest także druga kategoria „Bohater WTP", skierowana do osób, które wyróżniły się niezwykłą postawą – ratując zdrowie, a nawet życie drugiej osoby.

Spośród osób zgłoszonych do konkursu, laureatów wybierze Kapituła złożona z przedstawicieli ZTM oraz m.st. Warszawy. Kapitule, jak co roku, będzie przewodniczyć dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie – pani Katarzyna Strzegowska.

Termin przesyłania zgłoszeń upływa **30 czerwca 2025 r.**

Nadzór Ruchu pod okiem Komisji IGKM

Kilkudziesięciu uczestników Komisji BHP i Pracowników Nadzoru Ruchu, organizowanej przez Izbę Gospodarczą Komunikacji Miejskiej odwiedziło Centralę Ruchu Zarządu Transportu Miejskiego. Była to wspólna inicjatywa ZTM i Miejskich Zakładów Autobusowych, mająca zaprezentować system nadzoru ruchu funkcjonujący w Warszawie.

Dwudniowa Komisja BHP i Pracowników Nadzoru Ruchu zgromadziła specjalistów z branży transportu miejskiego, koncentrując się na zagadnieniach związanych z bezpieczeństwem pracy oraz nadzorem ruchu w komunikacji miejskiej. Tematem wiodącym tegorocznego spotkania była m.in. zasadność funkcjonowania komórki Nadzoru Ruchu w przedsiębiorstwach komunikacji miejskiej. Uczestnicy odwiedzili centralę MZA przy ulicy Włościańskiej, a potem udali się do ZTM.

Robert Sokołowski, specjalista ds. transportu publicznego z Działu Nadzoru Przewozów opowiedział o podziale obowiązków pracowników centrali, sposobie przekazywania informacji i komunikowania utrudnień pasażerom. Poruszono temat korzystania z kamer monitoringu miejskiego oraz kamer zamontowanych w pojazdach. Uczestnicy mieli możliwość poznania wyposażenia radiowozu nadzoru ruchu oraz odwiedzili laboratorium ZTM.



Posiedzenie Komisji BHP i Pracowników Nadzoru Ruchu IGKM odbyło się w dniach 15-16 maja 2025 roku w Warszawie. Współorganizatorem spotkania były Miejskie Zakłady Autobusowe Sp. z o.o. w Warszawie.



Metropolia i transport podczas Kongresu Inteligentnych Miast

Już po raz czternasty przedstawiciele samorządów, administracji centralnej, podmiotów publicznych i prywatnych oraz innowatorów spotkali się, aby wspólnie spojrzeć na miasto przyszłości pod kątem miejskiej mobilności, planowania, cyfrowej transformacji oraz nowych trendów. XIV Kongres Inteligentnych Miast odbył się w Warszawie, a jego organizatorami był Zespół Doradców Gospodarczych TOR i Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie. Patronat honorowy nad wydarzeniem objął Rafał Trzaskowski, prezydent m.st. Warszawa.



Licznie zgromadzeni uczestnicy rozmawiali o współpracy władz centralnych z samorządami, miastotwórczej roli transportu szynowego, transferze technologii miast oraz AI w transporcie publicznym. Wszyscy zgodnie podkreślali konieczność wprowadzenia jednolitych regulacji dotyczących metropolii – metropolie de facto funkcjonują już na kilku obszarach, ale de jure nie są one skodyfikowane. Ich wprowadzenie np. na terenie Warszawy i okolicznych gmin znacznie ułatwiłoby organizowanie wspólnego i jednolitego transportu publicznego.

Debata otwarcia kongresu dotyczyła współpracy samorządu z władzą centralną. O tym jak mądrze współpracować rozmawiali: Katarzyna Strzegowska – dyrektor ZTM Warszawa, Mieczysław Struk – marszałek województwa pomorskiego, Adrian Furgalski – prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR, Marcin Bazyluk – prezydent Dąbrowy Górniczej oraz Adam Pustelnik – wiceprezydent Łodzi. To właśnie przedstawiciel Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii przybliżył kulisy jej powstania, a także obecnego funkcjonowania, wskazując takie zalety jak wspólne decydowanie o wydatkach na transport, siatce połączeń czy wspólnym bilecie wszystkich 41 podmiotów. O przygotowaniach do powstania metropolii na Pomorzu mówił marszałek Struk.

Dyrektor Katarzyna Strzegowska, podkreślała że Warszawski Transport Publiczny czeka na ustawę metropolitalną, bo to ureguluje zasady finansowania komunikacji. – Warszawa bardzo potrzebuje ustawy metropolitalnej – pracujemy nad jej założeniami, bo bez tej ustawy trudno sobie wyobrazić rozwój transportu wokół stolicy – mówiła dyrektor warszawskiego ZTM. – Mamy w tej chwili dobrowolne porozumienia z 34 gminami, transport na naszym obszarze funkcjonuje dzięki zaangażowaniu i finansowaniu tych gmin oraz dzięki bardzo dobrej współpracy z samorządem województwa mazowieckiego – dodała.

Kolejna debata poświęcona była miastotwórczej roli transportu szynowego. Poprzedziła ją krótka uroczystość związana z obchodzonym w tym roku 20-leciem SKM Warszawa. – Pociągi SKM doskonale uzupełniają Warszawski Transport



Publiczny i umożliwiają szybki dojazd do stolicy mieszkańcom aglomeracji! Życzę Państwu dalszego rozwoju i nieustająco zadowolonych pasażerów. Przed nami jeszcze wiele wspólnych działań! Jestem przekonana, że będzie to piękna podróż w dobrym kierunku – mówiła dyrektor Katarzyna Strzegowska.

Moderatorem debaty była Maria Wasiak – prezes zarządu warszawskiej Szybkiej Kolei Miejskiej. Uczestnikami byli także Marek Chmurski – członek zarządu SKM, który przybliżył 20 lat funkcjonowania warszawskiej kolei samorządowej, Bartosz Rozbiewski – p.o. dyrektora Biura Architektury i Planowania Przestrzennego m.st. Warszawy, Leszek Ruta – były dyrektor ZTM, a obecnie członek zarządu spółki Miejskie Zakłady Autobusowe sp. z o.o., Mieczysław Struk – marszałek województwa pomorskiego oraz Tadeusz Syryjczyk, były minister transportu. Rozmawiano m.in. o tym, jak zmiany na kolei zapoczątkowane ustawą o restrukturyzacji Polskich Kolei Państwowych z 2000 roku, wpłynęły na funkcjonowanie transportu publicznego.

W debacie Transfer technologii do miast Tomasz Rupiewicz, zastępca dyrektora Zarządu Transportu Miejskiego, opowiedział o korzyściach wynikających z cyfryzacji metropolii, największych wyzwaniach związanych z korzystaniem z otwartych danych oraz o wdrożeniu EZD w ZTM Warszawa. Po kolejnych debatach kongresu, które dotyczyły miast jako beneficjentów gwałtownego rozwoju rynku logistyki e-commerce, gotowości miasta i mieszkańców na ataki i katastrofy, partycypacji i konsultacji społecznych oraz przepisów i prawa w planowaniu przestrzennym i transporcie w mieście odbył się samorządowo – biznesowy speed-dating.

P+R Połczyńska przykładem innowacyjnych rozwiązań transportowych

Na Politechnice Warszawskiej odbyła się konferencja „Miasto i Transport”, zorganizowana przez Wydział Inżynierii Lądowej Politechniki Warszawskiej. Wydarzenie to tworzy przestrzeń do merytorycznej dyskusji i wymiany doświadczeń na temat najnowszych trendów w dziedzinie zrównoważonego transportu oraz planowania przestrzennego w miastach. Nie zabrakło tam przedstawiciela Zarządu Transportu Miejskiego.

Dyrektor Pionu Inwestycji ZTM Maciej Wicik wraz z Janem Królem, profesorem Politechniki Warszawskiej, przedstawili prezentację na temat „Innowacyjne rozwiązania dla wielofunkcyjnych parkingów P+R, jako przykład uodparniania infrastruktury transportowej miast na skutki zmian klimatycznych” w ramach sesji „Utrzymanie i zarządzanie”, moderowanej przez dr. inż. Krystiana Birra. Dyrektor Maciej Wicik opisał zgromadzonej publiczności inwestycję modernizacji parkingu P+R Połczyńska. Projekt przewiduje nowe nasadzenia, zielone dachy, ławki czy zbiorniki retencyjne. W ramach inwestycji przygotowany zostanie system retencji wraz z budową zbiorników, w tym otwartego zbiornika wodnego o charakterze rekreacyjnym i wymieniona nawierzchnia miejsc postojowych na przepuszczalną. P+R Połczyńska będzie bardziej ekologiczny



– z zielonymi dachami i instalacjami fotowoltaicznymi. Zagospodarowana zostanie część „parkowa”, gdzie pojawią się nowe nasadzenia i mała architektura. Parking ma być wręcz miejscem rekreacji i wypoczynku.

Konferencja została zorganizowana wspólnie z Wydziałem Architektury i Wydziałem Transportu Politechniki Warszawskiej, Wydziałem Inżynierii Lądowej i Środowiska Politechniki Gdańskiej oraz Urzędem m.st. Warszawy.



IV Mistrzostwa Kierowców WTP








MISTRZOSTWA
1540





Przystanek prawdę ci powie



Na warszawskich ulicach ciągle coś się dzieje - odświeżana jest nawierzchnia, budowane są nowe trasy tramwajowe albo remontowane są te stare. Aktualne informacje na temat zmian w komunikacji miejskiej można znaleźć nie tylko w Internecie.

Warto śledzić naszą stronę internetową www.wtp.waw.pl, gdzie na bieżąco publikujemy wszystkie istotne dla pasażerów wiadomości. Komunikaty można znaleźć w kilku miejscach. W zakładce „Aktualności" piszemy z wyprzedzeniem o tym, co się będzie działo: gdzie niedługo pojawią się ekipy remontowe, gdzie może się pojawić nowy lub przestać działać stary przystanek, jak wytyczone zostaną objazdy, którymi ulicami przejdą uczestnicy zgromadzeń i przemarszów.

W tym miejscu informacje podane są w sposób jak najbardziej przystępny, oszlifowane ze wszystkich specjalistycznych słów i skrótów, czasami zwracające wprost uwagę, czy autobus (tramwaj) danej linii skręci ze swojej strasy w lewo albo w prawo, bo to może mieć kolosalne znaczenie dla pasażera. Dodatkowo, komunikaty prasowe często zawierają schematy i mapki, które ułatwiają zorientowanie się w przestrzeni: jaki obszar Warszawy obejmuje zmiana i jakimi ulicami poprowadzone zostały objazdy.

Równocześnie na naszej stronie prezentowane są informacje w zakładce „Zmiany w komunikacji" – opisują te same wydarzenia, ale w bardziej techniczny sposób, ze szczegółowymi przebiegami zmienionych tras. Dzięki temu każdy pasażer może wybrać tę formę prezentacji komunikatów, która mu bardziej odpowiada.

Pasażerowie, którzy sprawdzanie zmian zaczynają od wyszukania na naszej stronie interesującej ich linii też trafiają na przydatne, dodatkowe informacje. Jeśli zmieniła się trasa danego autobusu, pociągu czy tramwaju to przy numerze liniowym jest ikonka z wykrzyknikiem. Zmienione fragmenty tras na schematach oznaczamy innymi kolorami dla łatwiejszej orientacji.

Wiele informacji można też znaleźć analogowo, na przystankach komunikacji miejskiej. Jeśli coś się zmienia, to komunikaty wywieszamy w gablotach. Na takim ogłoszeniu będzie zawsze data obowiązywania zmian, linie których to dotyczy i przebieg objazdów.

To nie wszystko. Sieć komunikacji miejskiej w Warszawie jest tak rozległa, a linie mają niekiedy tak długie trasy, że w różnych częściach miasta mogą wisieć różne warianty „tej samej" informacji. Co innego zainteresuje pasażera wsiadającego np. do tramwaju linii 26 na Bemowie, a co innego będzie ważne dla tego, który jedzie przez Pragę. Co ważne, informacje są wywieszane nie tylko na przystankach objętych zmianami, ale też na wszystkich „dolotowych" – tak, żeby pasażer zawczasu wiedział, którędy pojedzie autobus lub tramwaj, do którego zamierza wsiąść.

Na przystankach także ważne są kolory – zawsze warto zwracać uwagę na żółte rozkłady jazdy, bo to niechybny znak, że trasa danej linii odbiega od podstawowej i trzeba zachować czujność.

Komunikaty sygnalizujące zmiany wyświetlane są na tablicach Systemu Informacji Pasażerskiej na przystankach tramwajowych. Wyświetlacze w pojazdach pokazują aktualne czyli zmienione, trasy przejazdów i przystanki.

NIE TRAĆ CZASU

TE
SPRAWY MOŻESZ ZAŁATWIĆ ONLINE



	 portal mojaWARSZAWA mojawarszawa19115.pl	 e-POP e-pop.wtp.waw.pl	mobiWAWA	 sklep ZDM abonamentzdomu.zdm.waw.pl
• KARTA UCZNIA				
• KARTA MIEJSKA				
• SPRAWY WINDYKACYJNE				
• ZAKUP BILETU DŁUGOOKRESOWEGO				
• KARTA WARSZAWIAKA/WARSZAWIANKI				
• ABONAMENT MIESZKAŃCA SPPN				



Warszawski
Transport
Publiczny

Tramwaje wróciły na wiadukt w Alei Jana Pawła II



Fot. UM Warszawa

Od wczesnych godzin porannych w poniedziałek 26 maja wrócił ruch tramwajowy na wiadukcie łączącym Śródmieście z Żoliborzem. Tramwaje jeżdżą na tej obciążonej trasie już bez ograniczeń prędkości. Wraz z otwarciem ruchu na wiadukcie w Alei Jana Pawła II rozpoczął się pierwszy etap remontu torowiska na Placu Bankowym.

Wiadukt w Alei Jana Pawła II – między przystankami Rondo „Radosława" i Plac Grunwaldzki – należy do najbardziej obciążonych odcinków sieci tramwajowej w stolicy. Ostatni remont generalny torowiska w tym miejscu został przeprowadzony w 2002 roku. W ostatnim czasie tramwaje jeździły tam bardzo wolno – mocno wyeksploatowane torowisko wymuszało ograniczenia prędkości do 10 i 20 km/h.

Wszystko w terminie

Konieczny remont trwał dwa miesiące i był wykonywany przede wszystkim własnymi siłami Tramwajów Warszawskich. W tym czasie na wiadukcie naprawiono ubytki w konstrukcji nośnej i dylatacje pod torowiskiem, wykonano nową hydroizolację, położono nowe prefabrykowane płyty, a na końcu szyny. Roboty były prowadzone także na przyczółkach – czyli dojazdach do wiaduktu. W sumie remont objął 1330 m toru. W czasie prac użyto: ponad 500 ton nowych płyt prefabrykowanych, 2700 m nowych szyn, ok. 1200 podkładów, ok. 2300 ton tłucznia. Zamknięcie ruchu na wiadukcie wykonawca remontu wykorzystał również na prace na przyległych odcinkach: odświeżono zabudowę toru przy przystanku Rondo „Radosława" 10 oraz wymieniono najbardziej zużyte elementy rozjazdów na skrzyżowaniu ulicy W. Broniewskiego i Alei Jana Pawła II. Frezowane były też tory na ulicy ks. J. Popiełuszki – na odcinku ok. 1800 m.

Tramwaje na swoich trasach

Od poniedziałku 26 maja tramwaje linii **16**, **17**, **22**, **27**, **28** i **33**, a dodatkowo także **71** kursują po wiadukcie łącząc Śródmieście z Żoliborzem i Bielanami. Odjazdy w godzinach szczytu zaplanowano co ok. minutę. Zauważalną zmianą jest poprawa komfortu podróżowania, zniesienie ograniczeń prędkości i skrócenie rozkładowego czasu przejazdu. Powróciła też

poprzednia organizacja ruchu: z trzema pasami ruchu w każdym kierunku w Alei Jana Pawła II i parkowaniem bocznym na ulicy W. Broniewskiego.

Po wznowieniu ruchu kontynuowane będą prace brukarskie przy torowisku i rekultywacji zieleni. Zielona zabudowa torowiska – czyli rozchodnik – pojawi się na przyczółkach wiaduktu jesienią.

Prace na Placu Bankowym i Ochocie

Dzięki terminowo zakończonym pracom zakład torowy Tramwajów Warszawskich mógł przenieść się z koniecznymi robotami na Plac Bankowy. Zostanie tam wymieniony komplet rozjazdów. Remont – aby minimalizować utrudnienia w ruchu kołowym i komunikacji miejskiej – został podzielony na cztery etapy. Roboty zakończą się na Placu Bankowym w II połowie czerwca.

Również od 2 czerwca wprowadzone będą duże zmiany na Ochocie w związku z budową trasy tramwajowej do Dworca Zachodniego i zaplanowanym remontem odcinka torów na ulicy Grójeckiej. Wstrzymany zostanie ruch tramwajów na ulicy Grójeckiej i w Alei Krakowskiej od Och-Teatru do pętli P+R Al. Krakowska. Ruch tramwajowy zostanie przywrócony w październiku.



Fot. UM Warszawa

Ireneusz Pietrzak – dyrektor do spraw taboru w Metrze Warszawskim

Pan Ireneusz w dzieciństwie mieszkał z rodzicami w podwarszawskiej miejscowości, nieopodal trasy kolejowej. Jako chłopiec wymyślił sobie, że będzie prowadził pociąg, zatrudni się jako kolejarz, maszynista. Takie dziecięce marzenia…



Jak się okazało, od marzeń do realizacji był już tylko drobny krok. Niewiele brakowało, aby rzeczywiście został kolejarzem. Pierwszą pracę zawodową, choć był to krótki epizod – dostał na kolei, w Polskich Kolejach Państwowych. Jednak już wtedy zaczęło się robić głośno o tym, że w Warszawie ma powstać metro. Być częścią takiego przedsięwzięcia od samego początku? To było coś! Obsługę lokomotyw spalinowych pan Ireneusz postanowił zamienić na obsługę pociągów metra. Jak pomyślał, tak zrobił. To było niemal 37 lat temu.

Zanim w 2008 roku został szefem służby taboru, a od 2015 dyrektorem ds. taboru – przeszedł właściwe wszystkie szczeble zawodowe, od samego „dołu". Pracował w warsztacie, na zmiany, potem był kierownikiem jednej z sekcji, następnie całego warsztatu i wszystkich warsztatów. Wykonywał pracę fizyczną i nieustannie się szkolił. Wraz z grupą innych inżynierów, jeździł na staże, kursy do Budapesztu, Pragi. Zaczynali od zera. Uczyli się wykonywania napraw, obsługi pociągów metra jeszcze zanim wystartowało w Warszawie, a kiedy ruszyło – już potrafili je naprawiać i obsługiwać. Jaka to była satysfakcja!





Wszystkie wagony, które aktualnie jeżdżą w metrze warszawskim były wprowadzane do eksploatacji również z udziałem pana Ireneusza.

Na czym polega praca dyrektora ds. taboru? W skrócie – to zapewnienie odpowiedniej liczby pociągów na pierwszej i drugiej linii metra i zadbanie o to, by bezpiecznie woziły pasażerów. To jest podstawowy cel każdego dnia.

Początkowo metro przewoziło niewielką liczbę pasażerów. Dziś, podróżuje nim każdego dnia, na obu liniach 700 tysięcy osób. Pociągi muszą być niezawodne i bezpieczne. To duża odpowiedzialność. Żeby wszystko działało sprawnie, potrzeba wielu ekspertów, ludzi oddanych swojej pracy. Dyrektor ds. taboru to stanowisko, na którym liczy się także umiejętność współpracy, znajdowania rozwiązań, szukanie złotego środka. Pan Ireneusz ma 500 pracowników, specjalistów z czterech branży: elektrycznej, mechanicznej, elektronicznej i pneumatycznej. Bardzo ceni sobie ludzi samodzielnych, którzy chcą się uczyć, umieją rozwiązywać samodzielnie problemy, a w razie jakiś kłopotów potrafią poprosić o pomoc, zapytać. Takich, którzy działają, a nie siedzą z założonymi rękami.

Dyrektor do spraw taboru nigdy się nie nudzi i mimo, że teoretycznie każdego dnia robi to samo, często coś go zaskakuje. Na tym stanowisku niezbędna jest umiejętność szybkiego podejmowania decyzji i znajdowania skutecznych rozwiązań w różnych sytuacjach. To odpowiedzialne zajęcie, czasem mocno stresujące.

Pan Ireneusz bardzo lubi swoją pracę. W wolnych chwilach jeździ na rowerze i spędza czas na swojej leśnej działce. Wypoczynek na łonie natury doskonale go odpręża.

UWAGA NA OSZUSTÓW!



W mediach społecznościowych pojawiają się posty zachęcające do kupna długookresowego biletu WTP w promocyjnej cenie lub otrzymania go bezpłatnie.

PRZYPOMINAMY!
Zarząd Transportu Miejskiego nie prowadzi takich akcji!

#AlertWTP





Zajezdnia jak reduta

Zajezdnia tramwajowa Rakowiec istniała krótko. Powstała na kilka lat przed wybuchem II wojny światowej, a po upadku Powstania Warszawskiego została zburzona przez Niemców. Jej budowa świadczyła o rozwoju stolicy Polski – jej dalsze losy o dramatycznej historii.

Pod koniec lat 20. Warszawa intensywnie się rozbudowywała. Plany były ambitne i wreszcie, po latach rządów zaborców rosyjskiego i pruskiego, można było urządzać miasto po swojemu. Powstawały osiedla na północy i na południu miasta. Porządkowano Pole Mokotowskie, skąd „zabierano" lotnisko, żeby przenieść je na Okęcie. Nowe inwestycje pojawiały się też na zachodnich rogatkach.

Tam było mnóstwo terenów do zagospodarowania. Już nie tylko robotnicza Wola, ale i dalsze dzielnice miały się przemienić w nowe osiedla. W końcu w 1922 roku ruszyła budowa Transatlantyckiej Centrali Radiotelegraficznej i wzniesiono jednocześnie sześć budynków dla pracowników przy forcie Babice. Dziesięć lat później powstało pierwszych 56 domów na osiedlu Boernerowo. Świadectwa tamtych inwestycji można znaleźć w prasie z lat 20.

Urząd inspekcyjno-budowlany przy wydziale technicznym magistratu w sprawozdaniu swem za styczeń wykazuje, iż rozważał i zatwierdził projekty następujących budowli: domów mieszkalnych 53 (w tem 41 nowych), budynków fabrycznych i przemysłowych 18 (nowych 7) i budynków gospodarczych 15 (nowych 14). Do ważniejszych należą projekty pawilonów III i IV centrali akademickiej przy ul. Grójeckiej, gmach szkolny przy ul. Radowskiej, gmach wolnej wszechnicy przy ul. Opaczewskiej („Kurier Warszawski" Nr 70/1928).

Tramwajowe plany

Rozrastająca się Warszawa potrzebowała sprawnej komunikacji. Sieć tramwajowa była już daleko niewystarczająca dla zwiększających się potrzeb mieszkańców. Trzeba było budować nowe linie i nowe zajezdnie oraz oczywiście, kupować nowy tabor. Władze i mieszkańcy stolicy mieli ogromne ambicje i chcieli dorównać najlepiej rozwiniętym miastom zachodniej Europy, z którymi też nieustannie się porównywali.

Jakkolwiek sieć tramwajową w Warszawie od 1919 r. podwojono, liczbę wagonów, będących w ruchu powiększono o 150 proc., dzięki czemu liczba przejechanych wozokilometrów wzrosła w ciągu ostatnich 9 lat trzykrotnie, jednak liczba pasażerów na wozokilometr jest stale nadmiernie wysoka i przekracza 7. Liczba ta w porównaniu z normami w innych miastach, jest znacznie wyższa, co dowodzi, że potrzeby ruchu tramwajowego są jeszcze b. duże i w znacznym



Źródło: um.warszawa.pl. Zajezdnia na planie miasta



Źródło: um.warszawa.pl. Zdjęcie lotnicze, 1935 r.



Źródło: um.warszawa.pl. Zdjęcie lotnicze, 1945 r.

stopniu nie są zaspokojone. Dla porównania przytoczyć należy dane, dotyczące kiliku większych miast europejskich z 1928 r. W Lipsku na wozokilometr przypada 3.6 pasażerów, w Budapeszcie — 3.8, w Wiedniu 4, w Amsterdamie — 4.24, w Kopenhadze — 4.36, w Dreźnie — 4.79, w Kolonji — 4.97, w Berlinie 5.1, a w Warszawie — 7.37 („Kurier Warszawski" Nr 80/1928).

Dlatego cały czas trwały inwestycje w nowe budynki, linie i nowy sprzęt, a plany były na bieżąco weryfikowane.

Dyrekcja tramwajów miejskich postanowiła zamówić niezwłocznie, zamiast projektowanych uprzednio 24 wagonów (10 mtorowych i 14 przyczepnych), 30 wagonów, w tem 10 motorowych i 20 przyczepnych. Będzie to można uczynić dzięki temu, że kilka starych wagonów ulokowanych będzie nazewnątrz (pisownia oryginalna – przyp. aut.) remiz, dla wszystkich bowiem nie starczyłoby miejsca. Wagony będą zamówione z terminem dostawy we wrześniu. Będą to nieco większe wagony, liczące 28 miejsc siedzących zamiast 24. Przy budowie zamówionych przez Warszawę wagonów zastosowane będą w nich nowe konstrukcje. Tak naprz. cała karoserja wagonów będzie żelazna, zamiast dotychczasowej drewnianej („Kurier Warszawski" Nr 82/1928).

Zajezdnia na peryferiach

Inwestycje miały być prowadzone kompleksowo: z jednej strony zamawiano tabor, z drugiej budowano nowe trasy, a do tego dokładano nowe budynki. Prasa donosiła, że powstanie torowisko na ulicy Grójeckiej długości około 1,5 kilometra, którego budowa rozpoczęła się w 1928 roku, a jednocześnie „Kurier Warszawski" w wydaniu z 9 maja 1928 roku pisał o układaniu torów wzdłuż ulicy Opaczewskiej, od Grójeckiej do Szczęśliwickiej, gdzie miała powstać nowa zajezdnia. Teren, na którym miasto miało prowadzić inwestycję nie był idealny, ale udało się go rozwiązać.

Nowa remiza w Rakowcu, która pozwoli na zamówienie większej ilości wagonów, stanie, zgodnie z planem regulacyjnym, przy zbiegu ul. Opaczewskiej ze Szczęśliiwicką. Dyrekcja tramwajów miejskich otrzymała zawiadomienie sekcji regulacji miasta, że tory tramwajowe nie mogą być ułożone na ul. Opaczewskiej ze względu na jej wązkość. Wobec tego sekcja regulacji proponuje dyrekcji tramwajów, aby weszła w porozumienie z „Agrilem", w celu przeprowadzenia linji tramwajowej na części sąsiednich terenów fundacyjnych. Linja tramwajowa potrzebna jest już teraz dla dowozu na miejsce budowy materjałów. Byłaby ona



fot. NAC, sygn. 3/51/0/12.5/571. Ulica Grójecka przy skrzyżowaniu z ulicą Nowoopaczewską (obecnie Bitwy Warszawskiej 1920 r.). Widoczny m.in.: autobus Chausson linii C (nr boczny 470) oraz samochody marki Warszawa. Z prawej widać znak oznaczający przystanek autobusowy.



fot. NAC, sygn. 3/51/0/12.5/570. Ulica Grójecka od strony skrzyżowania z ulicą Karola Dickensa w kierunku Śródmieścia. Widoczne tory tramwajowe oraz jadący tramwaj linii nr 7. Z prawej widać budynki archiwów państwowych przy ulicy Hankiewicza.

ułożona na ul. Opaczewskiej od Grójeckiej do Szczęśliwickiej. Dyrekcja tramwajów zwróciła się również przed kilku miesiącami do dyrekcji wodociągów i kanalizacji o połączenie terenu przyszłej remizy z siecią kanalizacyjną („Kurier Warszawski" Nr 106/1928).

Ostatecznie prace zaczęły się na przełomie sierpnia i września 1928 roku, a z nowo powstającym kompleksem budynków Dyrekcja Tramwajów i Autobusów m.st. Warszawy wiązała spore nadzieje – to ona miała pomieścić nowe tramwaje, kupowane dla stolicy. Początkowo remiza miała pomieścić 100 wagonów, ale przewidziano możliwość podwojenia tej liczby. Według ambitnych planów budowa miała się zakończyć przed nastaniem zimy 1929 roku.

Dyrekcja tramwajów miejskich przed kilku miesiącami zamówiła w fabryce wagonów w Gdańsku, w zakładach Lilpopa, i w Sanoku 50 wagonów motorowych, które w najbliższych dniach będą oddane do użytku publicznego. Wagony te wyglądem zewnętrznym zbliżone są do obecnych, urządzenie zaś wewnętrzne jest zmienione, i tak: siedzenia są sprężynowe i pokryte skórą, podłoga—obłożona linoleum i matami gumowemi. Wszelkie okucia niklowane. Przy oknach zasłony. Pomost jest cały zamknięty. Na przedzie wozu, zamiast tablicy kierunkowej, jest umieszczona szafka z płótnem na rolce, podobnie, jak w autobusach. Wóz w całości przedstawia się bardzo dobrze. Do 1 stycznia 1930 r. wszystkie zamówione wagony mają być dostarczone („Kurier Warszawski" Nr 248/1929).

Budowa wprawdzie się opóźniła o dobrych kilka miesięcy w porównaniu do tego, co zapowiadano, ale koniec końców budynek przy Opaczewskiej stanął. Wczoraj na Rakowcu, przy ul. Opaczewskiej, odbyła się ceremonia poświęcenia nowo zbudowanej remizy tramwajowej. W uroczystości wzięli udział prezydent miasta inż. Siemiński wiceprezydent Szpotański, wiceprezes rady miejskiej p. Wilczyński, radni i ławnicy, dyrekcja tramwajów miejskich, przedstawiciele prasy i zaproszeni goście. Wybudowanie nowej, 5-ej z kolei remizy, okazało się konieczne ze względu na znaczny rozwój tramwajów. Kompleks budynków stacyjnych obliczony jest na pomieszczenie 180 wagonów. Konstrukcja gmachu — żelazobetonowa. Budynek remizy posiada wszystkie nowoczesne urządzenia, jak: ogrzewanie centralne paro-powietrzne, oświetlenie elektryczne, oraz kanalizację i wodociągi. W osobnym budynku mieści się stacja przepompowywań ścieków, z których w blizkiej przyszłości będzie dzielnicowa stacja kanalizacyjna dla Ochoty. Wewnątrz remizy jest 15 torów. Ogólny koszt budowy wynosi 3.200.000 zł („Kurier Warszawski" Nr 168/1930).

Zachodnie skraje Ochoty stanowiły naturalny kierunek rozwoju stolicy, niezabudowany, pełen zielonych terenów. Widać to było nawet później, jeszcze na zdjęciach z września 1939 roku, po latach prowadzenia inwestycji w tamtym

rejonie. Na tamtych fotografiach Zajezdnia Rakowiec stoi swobodnie, nie otoczona żadnymi innymi budynkami. Było tam zupełnie inaczej niż wokół "wciśniętych" w zabudowę remiz przy ulicy Młynarskiej lub Kawęczyńskiej.

Nikt wtedy nie mógł wiedzieć, że plany rozbudowy właściwie nie będą miały szansy się zrealizować. Już za dziewięć lat miała wybuchnąć najstraszliwsza z dotychczasowych wojen, a niemieccy żołnierze staną, dosłownie, u wrót zajezdni. Jej ostatnie spokojne miesiące pracy, już w przeddzień nadciągającej burzy, opisał barwnie Jerzy Kasprzycki, którego wspomnienia można znaleźć w książce „Korzenie miasta.



Tom IV Mokotów i Ochota", Warszawa 1999.

Pojawiają się tam obrazki ruchliwej, gwarnej ulicy Opaczewskiej, leżącej wtedy na samych krańcach Warszawy, dokąd dojeżdżało się m.in. specjalnym, jednowagonowym tramwajem linii „R". Tam, wśród pól uprawnych i ogrodów, stała zajezdnia – mniejsza od tych przy ulicy Kawęczyńskiej czy Młynarskiej, z prostszą i „lżejszą" architekturą, niemal pozbawiona ozdobników. Rakowiec miał za to nowocześniejsze od tamtych rozwiązania, choćby sterowanie wjazdem i wyjazdem na odległość z przybudówki, „przypominającej mostek kapitański". W pobliżu przebiegały też tory Elektrycznej Kolei Dojazdowej, tworząc w tamtym rejonie plątaninę szyn i rozjazdów.

Już kilka miesięcy później w tamtym rejonie pojawiły się czołgi 4 Dywizji Pancernej Wehrmachtu, a pewni swego niemieccy żołnierze już dekorowali pojazdy na paradę zwycięstwa. Spotkała ich przykra niespodzianka, bo Polacy chociaż działali w pośpiechu, to jednak zdołali się przygotować do obrony i próby wzięcia Warszawy z marszu przerodziły się w długie oblężenie.

Na pierwszej linii

Zajezdnia Rakowiec była wysunięta przed pierwszą linię obrony, jednak jako ważny punkt na mapie, została obsadzona przez polskich żołnierzy, o czym wspominał m.in. Dowódca 40 Pułku Piechoty płk Józef Kalandyk:

Bataliony 11/41 i 111/40 pp posiadają po dwie kompanie w pierwszym rzucie, a trzecią w odwodzie. Batalion 11/40 pp posiada wszystkie trzy kompanie w pierwszym rzucie. Linia czat: Zakłady miejskie Agril – remiza tramwajowa przy ul. Grójeckiej – przystanek kolej. Czyste – fort Wolski – wylot ogrodów Ulricha na Blizne („Obrona Warszawy we wrześniu 1939 r. w relacjach jej uczestników Niepodległość i Pamięć" 17/1 (31).

Na zdjęciach, które można znaleźć w Internecie, widać budynki zajezdni otoczone zaporami z drutu kolczastego. Z tyłu zajezdni Polacy rozłożyli miny, na które najechało kilka niemieckich czołgów. Na innej fotografii widać barykadę z wagonów EKD, a na kolejnym (ze zbiorów Bundesarchiv) jest stanowisko niemieckiego działka, strzelającego od strony Fortu Szczęśliwice – w rogu po prawej widoczna jest sylwetka zajezdni.

Polacy bronili się w tamtym rejonie praktycznie do końca oblężenia Warszawy, a co ciekawe i warte podkreślenia, niemal przez cały czas działała tam piekarnia, dostarczając żołnierzom świeżego chleba. O „piekarnianym" charakterze okolicy wspomina też Jerzy Kasprzycki.

„Specjalnością tej trasy w latach wojennych i wczesnych powojennych było pieczywo. Już przed wojną, gdy wybierałem się do remizy na Rakowcu, uprzedzano w domu, abym w drodze powrotnej zboczył do piekarni „Zakopiańskiej", która właśnie wprowadziła na rynek warszawski pieczywo regionalne z Podhala. Ulica słynęła z chleba także później, co wspominają z łezką w oku warszawiacy.

Samej zajezdni już wtedy nie było. Leżała w gruzach, zburzona przez Niemców po upadku Powstania Warszawskiego. Przez chwilę były jeszcze nadzieje na jej odbudowę. Na zdjęciach z Polskiej Kroniki Filmowej Nr 28/1945 widać, jak właśnie stamtąd 15 września wyjeżdżał pierwszy tramwaj nr 7, łączący ulicę Opaczewską z Okęciem. Ostatecznie jednak 18 maja 1948 roku podjęta została decyzja, że zajezdnia nie będzie odbudowywana. Jej pozostałości zostały rozebrane w latach 50.

I dziś nic już nie wskazuje, że w to miejsce dojeżdżały tramwaje. Na terenie dawnej zajezdni są budynki

mieszkalne, na jego części jest także Szkoła Podstawowa nr 175 im. Heleny Marusarzówny, z adresem przy ulicy Trzech Budrysów 32. Pierwszy dzwonek zabrzmiał w niej we wrześniu 1958 roku. Tam gdzie leżały tory, jest piękny park nazwany Skwerem Dobrego Maharadży. Można go określić mianem „parku linearnego" bo ciągnie się wzdłuż jezdni ulicy Opaczewskiej między Grójecką a Szczęśliwicką. Bujna zieleń, alejki, ławki, place zabaw dla dzieci przyciągają mieszkańców okolicy.

Piekarnia na rogu ulicy Opaczewskiej i E. Orzeszkowej działała do współczesnych czasów, zamknięto ją na przełomie wieków. – Zapach świeżo pieczonego chleba roznosił się po okolicy – wspomina Tomek, mieszkaniec Ochoty. – I to właśnie do tej piekarni mama wysyłała mnie po pieczywo, bo tamten chleb diametralnie różnił się smakiem i pulchnością od tego ze zwykłego „spożywczaka" czyli z państwowej piekarni. Oczywiście trzeba było odstać swoje w kolejce, ale to wynagradzała oderwana „przylepka", niekiedy nazywana też „dupką", z chrupiącą skórką.

A na placu budowy trasy tramwajowej do Dworca Zachodniego (czyli na skrzyżowaniu dzisiejszej ulicy Bitwy Warszawskiej 1920 r., Grójeckiej i S. Banacha) maszyny odkrywają pozostałości dawnej zabudowy – kamienną kostkę jezdni dawnej Alei Grójeckiej, fundamenty domów.

Źródło:

Kurier Warszawski

J. Kasprzycki „Korzenie miasta. Tom IV Mokotów i Ochota", Warszawa 1999.

Obrona Warszawy we wrześniu 1939 r. w relacjach jej uczestników Niepodległość i Pamięć"

och-historia.pl





Warszawa